

www.banen.dk

! banen

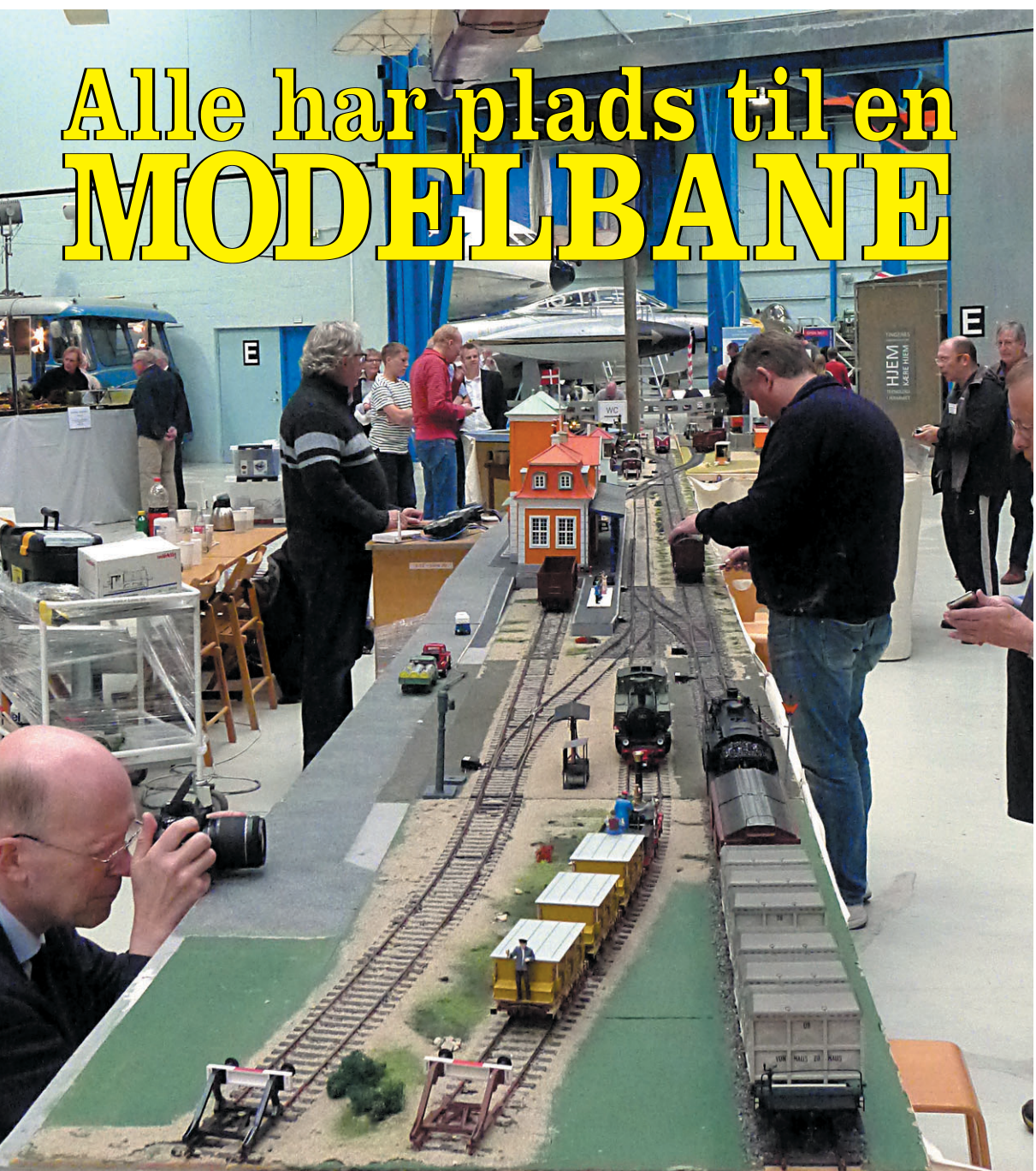
on-line

hele Danmarks modeljernbaneblad
GRATIS TILLÆG til hjemmesiden

139.2

Opdateret U/49-2013

Alle har plads til en
MODEL BANE



Efter en del eksperimenteren med digitaludgaven af 'banen' har bladet med dagens opdatering fået sin foreløbige faste form og udseende. Ifølge statistikken fra issuu.com har vi i tiden 2.3. til 31.10. 2013, haft 78.002 besøg, deraf er 19.860 blevet 'hængende' og har læst bladet, mens 410 også har gemt det, idet de har downloadet i PDF-format. Der ville givetvis have været flere download'ere, hvis vi havde gjort mere ud af at fortælle, hvordan man rent praktisk gjorde det. Det gør vi så i dag i den omstående spalte og ønsker god fornøjelse!

Dengang *banen* udkom på tryk, havde vi et solgt oplag på godt 2500 eksemplarer, og derfor kan vi nu glæde os over - skrevet i al beskedenhed - *mindst* dobbelt så mange faste læsere!

Bladet udkommer med seks *gratis* numre om året eller 24 opdateringer i årets løb. Den flydende deadline gør, at vi ajourfører indholdet med nye sider efter behov eller mindst hver anden eller hver tredje uge.

Selv om *banen on-line* er gratis for alle, der gerne vil læse det, er det dog ikke helt gratis at udsende det. Godt nok sparer vi trykke- og porto-omkostninger, men der er IT-udgifter og andre driftsomkostninger, som skal dækkes. Til gengæld kan vi derfor sænke annoncepriserne. Det er vores håb, at de danske forhandlere vil udnytte denne mulighed for at komme ud til nye kunder formidlet gennem *banen on-line*.

red.

DOWNLOAD i PDF-format

For at kunne gemme *banen on-line* på din computer, skal du åbne en profil / conto på issuu.com.

● Det er nemt nok og koster ingenting. Du går ind på www.banen.dk, åbner den sidste nye opdatering ved at klikke på forside-billedet. Når forsiden dukker op på din skærm, klikker du på SHARE i bunden af skærbilledet.

● Under denne linie med SHARE finder du en række symboler bl.a. et brevsymbol. Klik på det, og der åbner sig en mulighed for at sende oet "LINK" til din egen mailadresse. Skriv adressen ganske som, når du selv mailer og klik derefter på SEND.

● Hvis du vil hente et PDF-dokument skal du klikke på DOWNLOAD og derefter på GEM og finde den adresse du vil downloade til. - *red.*

banen on-line er et gratis tillæg til hjemmesiden **www.banen.dk** - hele Danmarks modelbaneblad. Bladet er uafhængig af interesser og udgives af journalist Vido Hribar med IT-assistance af **U9K Grafik** ved Lone Westerberg. Vil du i kontakt med **bladredaktionen**, kan det nemmest ske på mail **redaktion@banen.dk**. Postadresse: Løjtoftevej 233, 4900 Nakskov.

Annonceredaktion træffes på tlf. **+45 4089 4951** eller mail: **info@u9k-grafik.dk**, postadresse: U9K Grafik, Maglemølle 96 C, 4700 Næstved. **banen on-line** udkommer med seks numre om året, men det **opdateres kontinuerligt** samt lagres på issuu.com, hvor ældre numre altid er tilgængelige på vores IT-hylde. **banen on-line** - derfor **ALTID AKTUELT!**

Forside: Togklubben 1:32 deltog i modelbanetræf på Danmarks Tekniske Museum i Helsingør i september.
Foto: Vagn Holstein



En af efterårets store begivenheder var 14 modeljernbaneclubbers deltagelse i et modelbanetræf arrangeret af Danmarks Tekniske Museum i Helsingør. På de næste sider bringer vi en stor billedreportage af Vagn Holstein, som gengiver den gode stemning og tendenserne på det traditionelle modelbanetræf.

Mange læsere vil sikkert være interesseret i at høre, om de modeller, der blev stjålet fra Kasper Bang Jensen, er dukket frem. Desværre - de er fortsat som sunket i jorden. Vores efterlysning med fotos bliver stående på siderne 30-32, og hvis du tilfældigvis kommer på sporet af de stjalne modeller, kan Kasper kontaktes på tlf. 20 97 41 33.

I opdatering 139.2 bringer vi som lovet en oversigt over de aktuelle modelbanenyheder. Den tidligere bebudede instruktion i, hvordan man installerer Roco/Fleischmanns z21 for at kunne køre modeltog via hhv. din iPhone / Smartphone eller iPad / Tablet er fortsat under udarbejdelse. Næste opdatering 139.3 er klar senest om et par uger!

Hvorfor avertére i banen on-line?

Fra 13. maj til 12. november 2013 blev banen on-line **besøgt af 69.664** og **læst af 19.142** læsere! Det er værd at tage i betragtning, når du skal placere din juleannonce i år!





Alle har plads til EN MODELBANE

Denne påstand og beviset herfor er leveret på det traditionelle modeljernbanetræf på DTM i Helsingør i oktober.



FOTOREPORTAGE

Af Vagn Holstein

Til forskel fra andre modeljernbane udstillinger er denne på Danmarks Tekniske Museum fri for det kommercielle islæt, altså ingen forhandlere, ingen

lejlighedskøb, kun ren og skær modeljernbane med diverse klubanlæg og hobbyfolk med deres specielle interesse midt imellem museets store opbud af de for-gange tiders tekniske vidundere. 'Gamle dage' er ligeledes skildret ved det kæmpestore modelbaneanlæg, bygget af jernbaneentusiasterne fra Fredensborg MJK, skildret i flere omgang i tidligere numre af 'banen', og som indgår museets faste udstilling. I år var der 14 udstillere, der viste deres anlæg, og der var lidt færre besøgende end ellers, nok fordi træffet var 'lidt sent' annonceret. På udstillingen

Unge kræfter står på spring, takket være jernbaneinteresserede forældre. Mange børn var med træffet på DTM i Helsingør.





traf vi en af 'banen's gamle læsere, Niels Langkjær Öhlenschläger, som slog et slag for vores hobby ved at udfærdige et opslag med billeder, der viste, hvordan man på den mindste plads kan bygge et anlæg i skala HO. I den ledsagende tekst skrev han: Mange siger, at de åh så gerne ville have en modeljernbane, men



Niels Langkjær Öhlenschläger ved sit modulanlæg, som han har stående i en bogreol.

ikke har plads. Men 'i nøden spiser fanden fluer'. IKEA har en serie af hylder, der hedder Lack med skjult ophæng. Så man tager en Lack-hylde i 190 gange 26 centimeter og sætter den op på vægen. På den hylde kan



man så lægge to Lack-hylder hver på 110 gange 26 centimeter, der koster 59 kr. stykket. og vær's'go', så har man basis for et anlæg. Når man er færdig med de to hylder, kan man sætte dem i kælderen og bygge på et nyt!

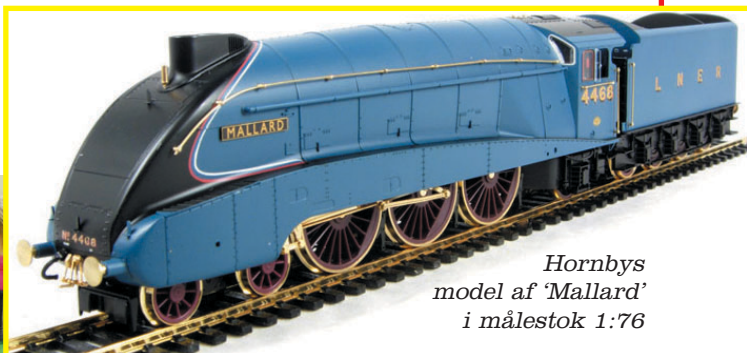
Et værksted kan man altid finde plads til. Det her viste hyldeanlæg er bygget i et 'værksted' bestående af et par små skabe og et arbejdsbord på 60 gange 80 cm. Hvis man arbejder på et modul eller model, der er større end arbejdsbordet, har alle hjem et ekstra frastillingsbord - strygebrættet!



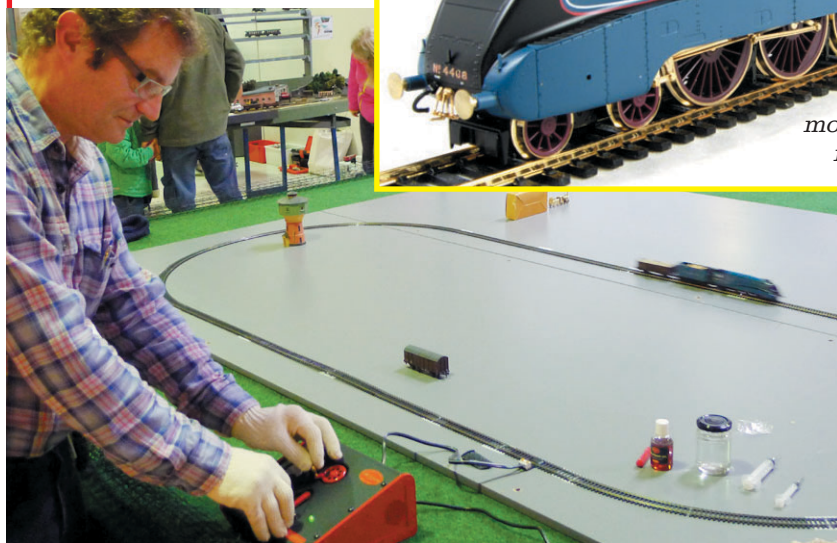
DAMPDREKET 00-MODEL

Museumschef Jens Breinegaard demonstrerede en Hornby-model af Mallard - engang verdens hurtigste damplokomotiv. Det opnåede i juli 1938 tophastigheden af 126 miles i timen og slog den hidtidige tyske rekord med 1,5 mile på East Coast Mainline. Modellen, der er i skala 00 (1:76, sporvidde 16,5 mm) er dampdrevet. Kedlen med destilleret vand er anbragt i tende-

ren, og den bliver el-opvarmet, idet strømmen tilføres via skinnerne. Under opvarmning skal man undgå at have lokomotivet holdende på et sporskifte, idet varmen kan blodgøre plasticsvellerne, og man skal i hvert fald huske at



*Hornbys
model af 'Mallard'
i målestok 1:76*



tage handsker på for ikke at brænde fingrene! Det er sjovt at køre med damp, men dog noget omstændeligt!



3MODUL.DK

Moduler er meget populære. Man ser dem stadig oftere på udstillinger rundt omkring i landet. Det er også ganske forståeligt. De er nemmere at transportere og stille op end et 'anlæg på en plade', og frem for alt er det sjovere at bygge, for så kommer man hurtigere til et færdigt resultat. 3modul.dk, der har hjem-



Der arbejdes flittigt på nye moduler under udstillingen på DTM.

FOTO: www.3modul.dk - MARTIN HØJ DAHL



Idéen med moduler har 3modul-klubben taget helhjertet til sig. Deres flotte anlæg set i fugleperspektiv.



På et modulanlæg er der også plads til lange godstog. Her kommer malntoget forspændt et Dm3-kæmpelokomotiv fremstillet af Roco. En af anlæggets attraktioner!

LIVSBEKRÆFT



Kan I huske jeres første modelbane-anlæg? Det kan jeg! Det var de samme skinner og de samme vogne som på billedet. Nogle af dem har jeg selv samlet som Märklin-byggesæt til dengang 10-12 kr. stk. Og nogle af lokomotiverne kostede under 100 kr. Det var i 1960'erne, hvor jeg tjente 1129 kr. om måneden... men modeltog skulle jeg have! Jeg smed min sidste

MacBarrens pibetobak med alt pibegrej ind i kakkelovnen og købte et Märklin tog i stedet! Og det viste sig at være en god investering!

Når jeg nu kigger på disse billeder med de herlige unger omkring det lille anlæg, som museets frivillige Vagn Jensen holdt øje med, går tankerne 50 år tilbage, hvor mine egne unger styrede trafikken på den spånplade, jeg slæbte op til lejligheden på



me på Sorø/Stenlille-egnen. Som vist på forrige side, udstillede klubben sit modulanlæg i Helsingør, hvor der flittigt blev arbejdet på nye modulafsnit, så de besøgende kunne se, hvordan det gik for sig.

Klubben, der hovedsagelig består af entusiaster fra Sjælland, har udarbejdet deres egen standard til modulkørsel med Märklin-skinner. Der har været interesse for den både på Fyn og i Jylland, så det ser ud til, at den kunne blive landsdækkende. Foreningen er inspireret af det tyske modulkoncept FREMO (Freundenkreis Europäische Modelbaner), som du kan læse mere om på www.3modul.dk

FENDE



anden sal. Efterhånden som anlægget voksede, blev der stadigvæk flere tryk-kontakter at huske, og min ældste på 4-5 år kunne meget bedre huske dem end jeg selv. Af og til hændte det at vi brændte fingrene, da der opstod kortslutning, for M-skinnerne kunne blive afsindig varme... Ja, det var nogle herlige tider!

Vido.

ER - DE STØTTER OS!

EpokeModeller

Vi ville meget gerne løfte lidt af sløret for 2014 nyhederne
Desværre er der ikke så mange færdige pt -
Der kommer en liste på webshoppén

Her er lidt smagsprøver og lidt gammelt



Webshoppén er altid åben:
www.epokemodeller-online.dk
info@epokemodeller.dk
+45 20220449

I/S JPK-productions i samarbejde med EpokeModeller

Få dig en Skinnebus nu, fra 995,- *kr.
(for udvalgte modeller)



HHGB Sm 4
DC analog

AHB Sm 8
DC analog



OHJ Sm16
DC analog

HBS
Sm 212
DC analog



Sælges kun via vores forhandlere
salg@JPK-productions.dk

*) vejl. udsalgspris
Endelig prisfastsættelse
sker hos forhandleren

FORENINGEN TOGET



Stilrent og smukt - et lille motorvejsafsnit med en jernbaneoverkørsel og et epoke III persontog.



Så bumler vi af sted med et par 'rystevogne'

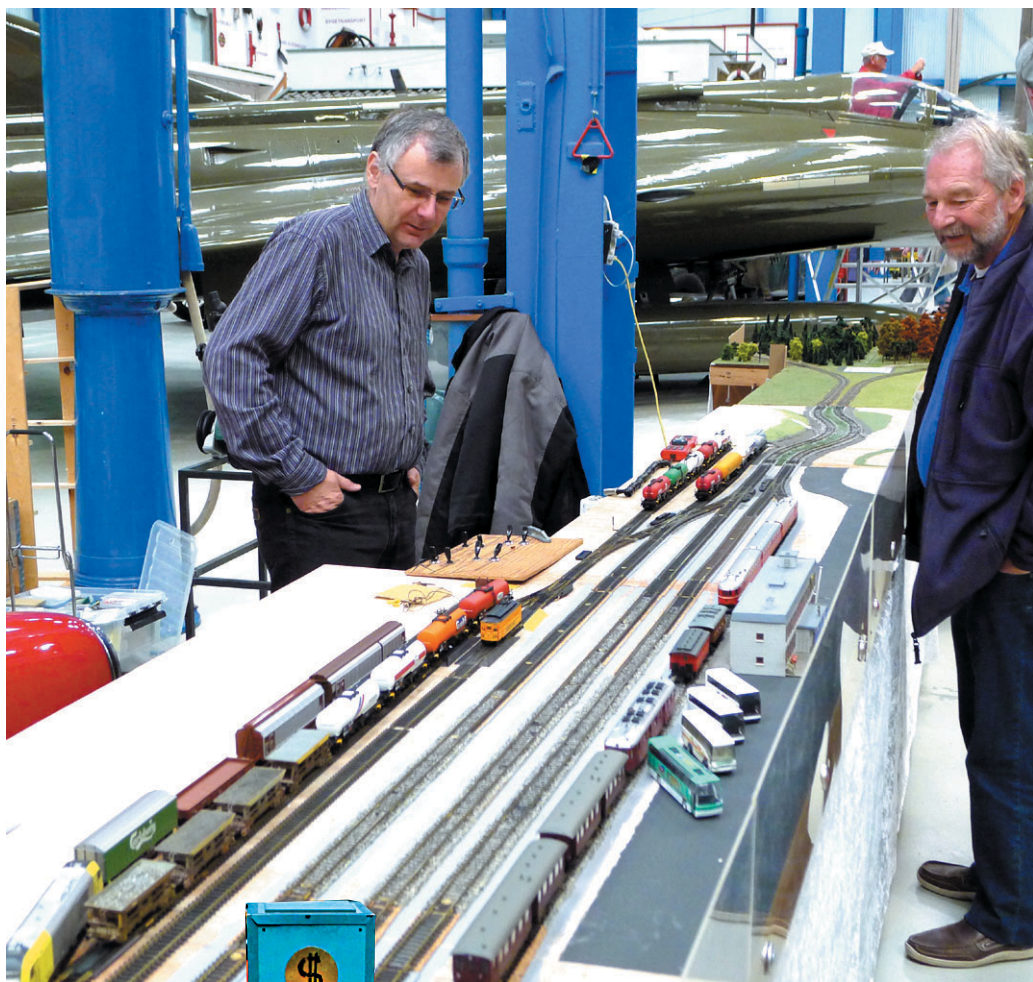
moduler ved stationer, men det er også muligt og ønskeligt med enkeltstående moduler. Nogle er også ved at 'krydre' modelanlægget med kørende biler fra Faller Car System, så det ikke

Foreningen 'Toget' var (selvfølgelig) også med i Helsingør. De er en flok 'drengene fra det storkøbenhavnske område' (som de kalder sig selv), der holder til i klublokaler på en skole i Glasaxe, hvor de bygger deres moduler. Flere af medlemmerne har bygget sammenhængende

kun er skinnerne, der skal passe sammen på modulerne, men også vejbanerne. Der står medlemmerne frit, hvordan deres moduler skal se ud, men principielt skal man sikre sig, at man kan køre sammen. Standardmodulet har sporene liggende i midten af modulet, men de

En interimistisk vendesløjfe på et 'vendemodul'. Hvor sporet kom for tæt på kanten er der indsat et midlertidig papmur, som skal hindre, at toget ender på gulvet som følge af for høj fart. Den Mercedes 600, der er parkeret ved siden af, tilhører DTM - og ikke klubben.





Jens Starup holder øje med klubbens modulanlæg. På klubanlæg findes ofte sjove påfund, der vidner om medlemmernes humoristiske sans. Således til venstre Onkel Joakims pengetank - et vittigt indslag!

kan også forskydes i den ene ende, når blot det sikres, at der er et andet modul, hvor sporene ender i midten. Anlægget på DTM var både med færdige afsnit, delvis færdige og lige påbegyndte, men sådan som det var, var det alligevel køreklart. Og det er jo igen en af fordelene ved at bygge i sektioner.

Klubbens eget anlæg drives digitalt, men der er også mulighed for analogkørsel. Epokemæssigt køres med materi-

el fra epoke III og opefter. Valget af epoke tager man meget afslappet på, for man skal have lov at køre med det materiel, man selv synes.

Næste gang, der er udstilling i københavnsområdet, at er der sikkert du kan gense klubens anlæg, som bliver bygget videre på. Du kan besøge klubben på www.modultog.dk og kontakte formanden, hvis du vil give en hånd med!

GOLDEN SPIKE



Golden Spike hedder klubben, der bor på Amager. Den adskiller sig på flere måder fra andre klubber. Den kører amerikansk, og det betyder, at den har et kæmpestort udstillingsanlæg, som man ikke er kede af at transportere til Køge eller til Valby eller som nu at stille op på museet i Helsingør. Hver gang vækker det opsigt, for selvom vi i Danmark også har fået lange heltog, der består af ens vogne, så er de intet i sammenligning med de amerikanske, som klubben efterligner. Klubbens faste anlæg er endnu større - sporplanen, der er i tre etager, kan du se og lade dig imponere af på hjemmesiden www.goldenspike.dk! Selve navnet er inspireret af det gyldne skinnesøm, der som den sidste med en sølvhammer blev hamret ned af Leland

Stanford den 10. maj 1869 i Promontory, Utah, da Central Pacific og Union Pacific jernbaners spor mødtes og således forbanded den amerikanske østkyst med vestkysten.

Klubbens historie begynder med stiftelsen den 5. april 1997 og dækker epoken fra ca. 1940 til i dag, hvilket gør det muligt at køre med både damp og dieseltrækraft. Det er selvfølgelig tog med nordamerikansk forbillede i HO (målestok 1:87, sporvidde 16,5 mm) med jernbaneselskaber, som opererer mellem Chicago og Stillehavet. På anlægget kører lokomotiver og vogne fra hele Nordamerika inklusiv Canada og Mexico.

Det er et imponerende udstillingsanlæg med uendelig lange tog, der snegler sig igennem storslåede landskaber. Det



'bestyre'! Vil du være medlem af Golden Spike, kan du kontakte klubben via hjemmesiden på www.goldenspike.dk. Det koster 250 kr. om måneden. Der er indmeldelsesgebyr på 500 kr. Af kontingentet går 200 kr. til leje af klublokalerne, hvortil der er et indmeldelsesgebyr på 200 kr., et kortgebyr på 100 kr. og et nøgledespositum på 100 kr. Og så behøver du ikke selv at have noget med hjemmefra for at komme til at køre med de lange tog i klubben!

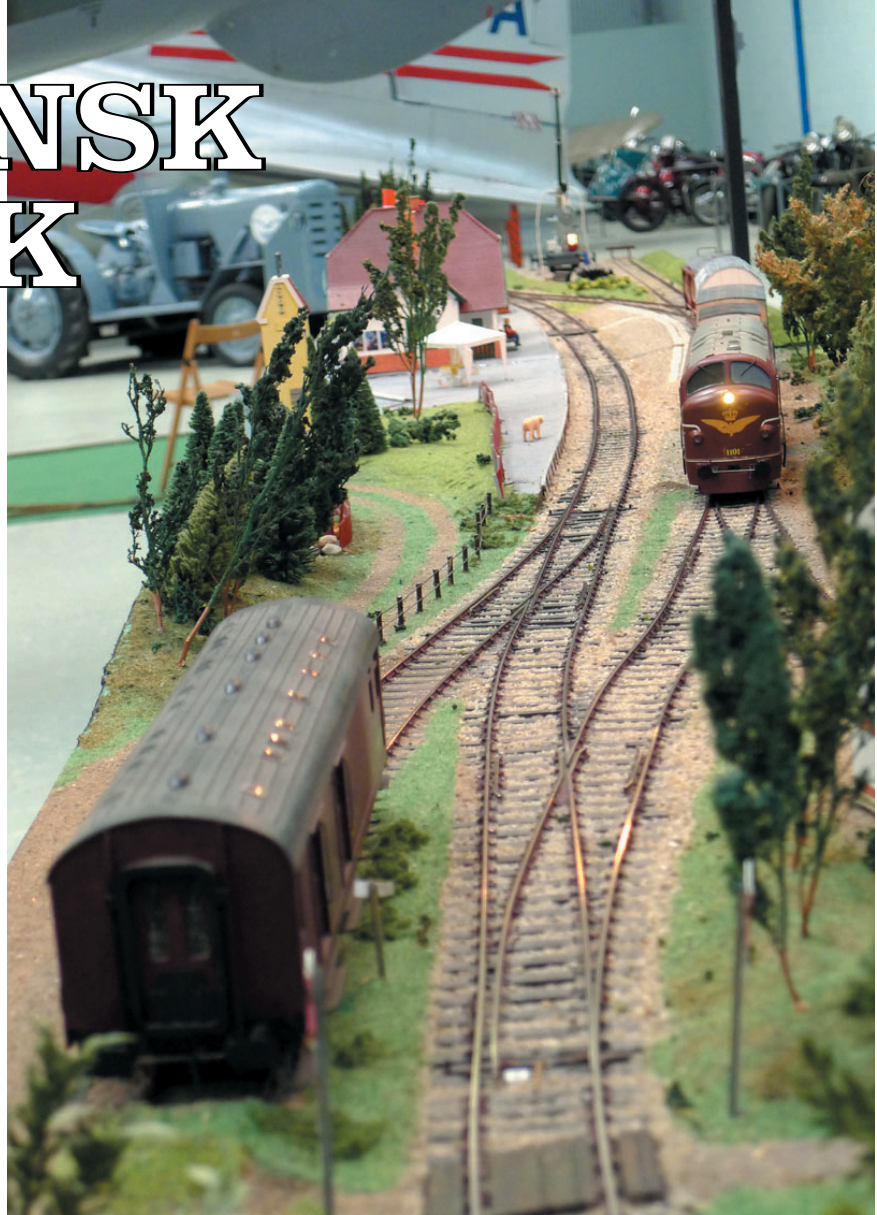


stiller også særlig krav til fotografen, for hvordan får man dog det hele med? Særlig opmærksomhed vakte de to mallet-damplokomotiver Y6B i forspand, som er mange modelentusiasters drøm. På billederne ses blot lidt af det, man kan opleve ved sådan et kæmpeanlæg. Der er noget at se på og



DANSK MJK

Lyngby-Nærum Jernbane er en af Danmarks korteste med sine 7,8 kilometer. Den har inspireret Dansk Model Jernbane Klub til et modulanlæg, som kunne ses senest på Danmarks Tekniske Museum. Det er hverken damp- eller diesellokomotiver, som kører på LNJ i dag. På modulanlægget repræsenterer de blot klubmedlemmernes høje tekniske byggestandard.





Andreas Rasmussen beundrer DMJKs mesterlige model af DSBs litra R.

Det var et skønt gensyn med Dansk model Jernbane Klub, som for flere år siden måtte lide den tort at skulle flytte lokaler fra København til Albertslund. Ikke et ondt ord om Albertslund, men først skulle det gode 'gamle' anlæg rives ned, og så skulle man begynde arbejdet helt fra bunden igen. Den eneste trøst var, at de ikke var alene - senest måtte jyderne også flytte fra deres mesterværk på et skoleloft i Aarhus! Midt i flyttero- det havde klubben kræfter til at bygge et udstillingsanlæg inspireret af motiverne fra Nærumbanen, som blev vist på flere

udstillinger - første gang i Valbyhallen og nu også i Helsingør, hvor de repræsenterede sammenslutningen af spor 0-klubber (målestok 1:45, sporvidde 32 mm). I øvrigt kan du finde mere om spor nul på www.spor0.dk.

Selvom man kan købe spor 0-materiel, der er fabriksfremstillet, foretrækker klubberne at bygge deres modeller selv. Hos DMJK, der nylig har fejret 75 års jubilæum, kan man finde nogle utrolig flotte modeller af DSB-materiel!



DMJKs kasserer Poul Lindbjerg overvåger trafikken på et modulanlæg med motiver inspireret af Nærum-banen.



KLUB

Togklubben 1:32 er en gammel kending. Deres 36 gange 9 meter store anlæg er ikke til at komme uden om, når man besøger udstillinger. Det er kongestørrelsen blandt anlæggene med sporvidde 45 millimeter, og det er noget, man kan tage og føle på. Der findes flere producenter af denne 'kongelige' størrelse. Billig er den heller ikke i anskaffelse, men heller ikke uopnåelig. Her drejer det sig først og fremmest om at





TOG- KLUBBEN 1:32



*DSB litra MH
med et par danske
godsvogne på krogen.*

kunne styre sine lyster: Vil man have et hav af HO-modeller eller nogle få og store spor 1-modeller? Den samlede pris er ens. Altså - har man råd til det ene, har man også til det andet. Med mindre man er selvbygger og det er de færreste i dag, er det småt med danske modeller. Godt nok har Kim Møller, Tikøb, for et par år siden udsendt et DSB litra MH-lokomotiv på basis af en Märklin-under-vogn, og der var tilløb til at fremstille en rangertraktor, men det er stadigvæk småt med dansk drivkraft i 'kongestørrelse'. Derfor er man fortsat afhængig af tyske modeller, hvor der heldigvis er nok at vælge imellem.

Togklubben 1:32 råder over mange fine modeller - se dem på næste store udstilling eller på www.togklubben1til32.dk



ModelBaneBanden



Det er nogle dygtige 'banditter', som huserer i det nordsjællandske Allerød, og det er tydeligt at se, hvorfra inspirationen til Modelbane-bandens modulanlæg kommer. Danmarks Tekniske Museum og Fredensborg MJK er ikke længere borte end, at man der kan hente tips og fiduser. Der er så mange jernbaneinteresserede i denne del af landet, at det ikke er forkert at kalde den et modeljernbans mekka.

'Modelbanebanden' er en forening for unge mellem 12 og 20 år. Det er





et Märklin-anlæg, som klubben viste, og det er epoke III, man har valgt at genskabe i model. Det er også den mest interessante epoke modelmæssigt betragtet med den største variation - hvor både damp- og dieseldrækkraft er repræsenteret. Det var herligt at se de mange flotte modeller af danske producenter, som er kommet i de senere år... Det er også værd at fremhæve de fine stationsmiljøer og de velvalgte sporplaner, der gør det muligt at afvikle en varieret togtrafik på trods af begrænset plads.

Godt gået, drenge! Jeres modulanlæg er en fryd for øjet!

HEDEGÅRDENS



Hedegårdens Privatbane præsenterede sig på udstillingen i Helsingør med et arbejdende værksted - en såkaldt workshop, hvor nogle af klubbens veteraner viste, hvordan det gik til, når man for alvor tog fat med at bygge nye modeller helt fra bunden. 'banen' bragte i sin tid en stor reportage fra klubbens lokaler i Ballerup (nr. 87, 15. årg. 2005, side 16-33). hvor der var et stort anlæg med storslåede landskaber med mange flotte modeller, mange af dem naturligvis selvbyggede. Til udstillingen i Helsingør medbragte man et mindre diorama med nogle få bygninger og spor til demon-



S PRIVATBANE

strationskørsel. Ved et arbejdsbord sad mestrene på rad og række - Nils-Erik Norsker, Mogens Rasmussen og Kjeld Loft - og knoklede på livet løs med at bearbejde metal, træ og plastic, der til sidst skal blive de skønneste modeller i

skala HO. De udstillede modeller er bygget over en årrække, hvor der ikke var så meget dansk materiel. Det er, som om selvbyg er kommet lidt i baggrunden, efterhånden som modelindustrien har kastet sig ud i storserieproduktion. DSB



*Nils-Erik Norsker,
Mogens Rasmussen og
Kjeld Loft i fuld
gang med
byggeriet*



*Benny Herold i gang
med at færdigbygge
den udstillede modul.*



M101 bygget af Anker Paulsen er en af mine yndlingsmodeller. Jeg har set et par af dem bygget af andre modelbyggere, og hver gang tænker man med beundring over den glæde, det må

være at have evnen til at skabe noget med sine hænder. Selvfølgelig er det ikke nok med at have lyst. Der skal også evner og tålmodighed til, og så håndelag og viden om, hvordan man i det hele



DSBs lille P

Den lille P-maskine, DSB P nr. 125, så vi første gang, da banen i 2005 aflagde besøg i klubben. Den kom også med til Helsingør, og forbilledet kan ellers ses på Danmarks Jernbanemuseum i Odense. Det er Kjeld Loft, som har bygget maskinen, ligeså fascineret af mekanikken som vi andre er det. Det er den intrigante Allan-styring, der nok var den største udfordring, som Kjeld har klaret på bedste vis. Der er ingen udsigt i hverken sol eller måne til, at nogen af



Anker Poulsens mesterværker - DSB litra H 788 (på den modsatte side) og DSB M3 - noget for Heljan?

taget skal bruge det nødvendige værktøj! For mit vedkommende er det endt med et par ombygninger, der kostede mig et par ødelagte godsvogne, før jeg måtte erkende, at det i det lange løb blev langt billi-

gere at se, hvad modelhandelen har at byde på. Ikke desto mindre eller måske netop derfor synes jeg, at det var en glimrende idé med workshopen til inspiration for dem, som kan! Det var

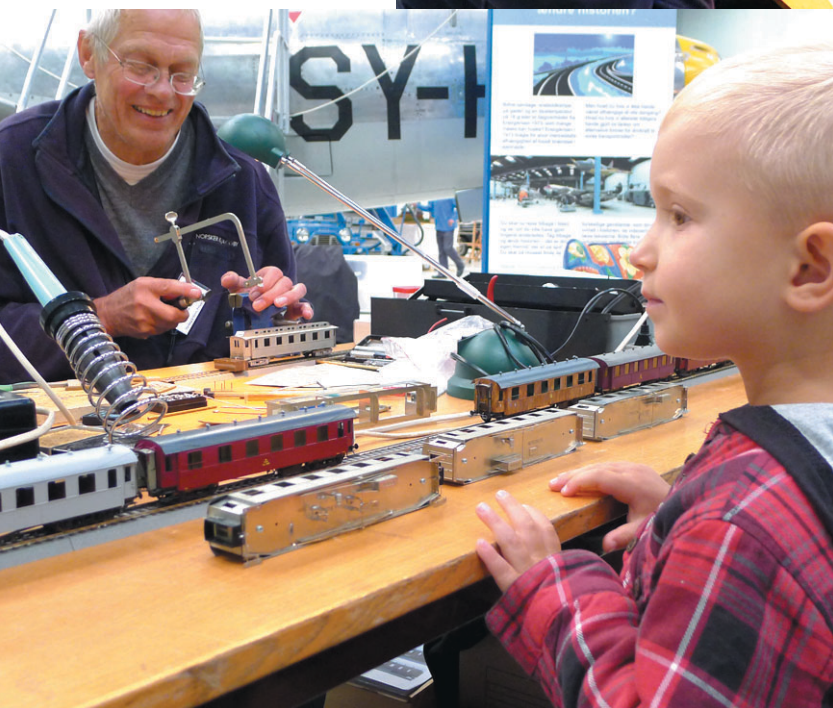


modelproducent vil tage udfordringen op. Den nærmeste, der kunne gøre det, var Fleischmann, som har et to-koblet bayersk lokomotiv med Allan-styring på

hylden. Det er næppe noget, som Fleischmann vil tage op, så det er eventuelt kun noget for en ombygger, at gøre Kjeld Loft kunsten efter ...

ved dette arbejdsbord, modelbanen sande mestre sad og vakte betydelig og vel fortjent interesse. For hvor i riget, med mindre man er medlem af en model-jernbaneklub, havde man ellers lejlighed til at betragte modelalarbejde af så høj en karat?! Nils-Erik Norsker var i gang med at fremstille en model af en af DSBs personvogne, de såkaldte tagrytterrøgn, som ingen producenter i Danmark vovede at fremstille før Heljan kom med dem for et år siden? Nils-Erik Norsker er næppe storforbruger af industrifremstillede danske modeller - han *kan* selv! Jeg mødte Nils-Erik for mere end en halv snes år siden. Da var han i gang med at bygge den så eftertragtede S-maskine fra Kystbanen i HØ. Det blev også omtalt i nogle af de første numre af 'banen'. Jeg var fuld af beundring for hans finmekanik...

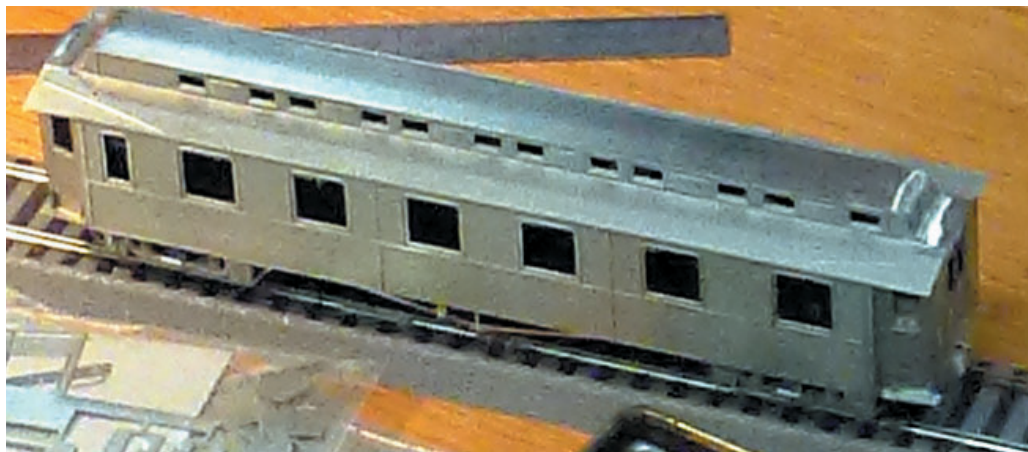
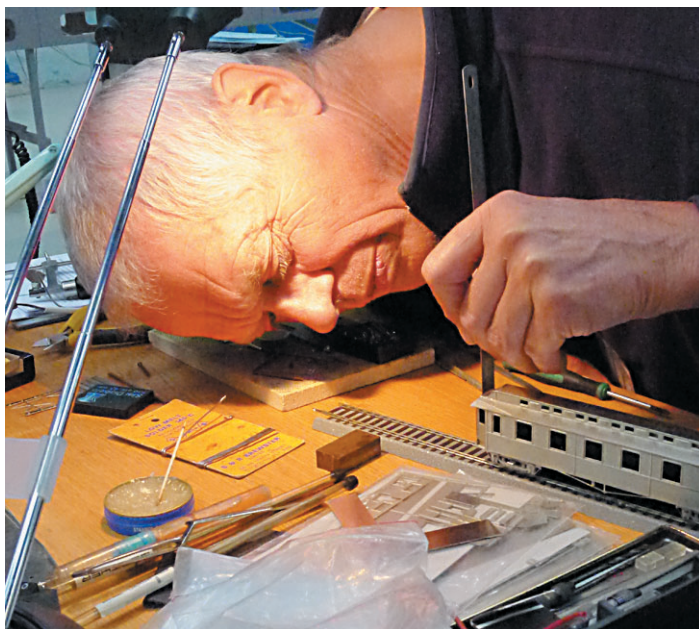
og den blev ikke mindre, da jeg erfarede, at han faktisk var sagfører med ret til at procedere i Højesteret. På modulet ved siden af arbejdsbordet med de forskellige danske personvogne holdt en HØ-model af et andet stort lokomotiv, DSBs litra R nr. 950, bygget af Nils-Erik Norsker. i målestok 1:87, noget som industrien stadigvæk 'skylder' os togentusiaster!



Øverst: Lidt faglig snak omkring arbejdsbordet, hvor Nils-Erik viste nogle færdigbyggede og halvfærdige personvogne af metal. Til venstre: En lille gut kigger interesseret på den arbejdende Nils-Erik, som netop har justeret koblingshøjden på en ny 'tagryttervogn' (biler til højre).



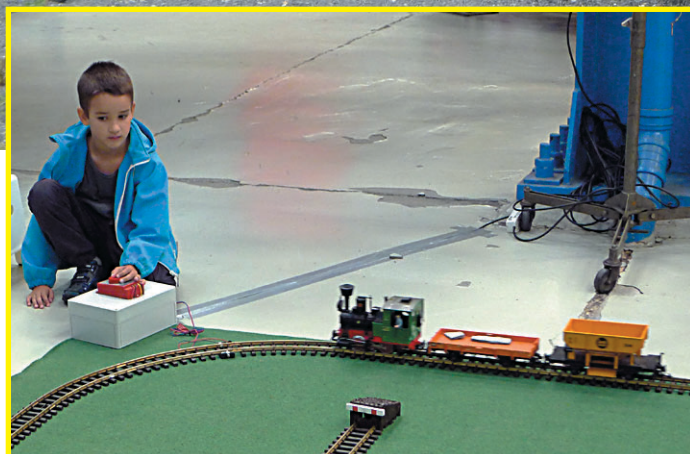
DSB litra R nr. 950
- et sandt mesterværk
bygget af Nils-Erik Norsker.





Også Spor 0 Hørsholm udstillede på museet. Klubben kom med nogle moduler og viste nogle flotte selvbyggermodeller - det røde MA-lyntog, den brune MY og sidst og ikke mindst den overaltanvendelige MO-motorvogn, der som bekendt kørte både som lokaltog, lyntog og sågar godstog. Der er spor 0-klubber på Sjælland, Fyn og Jylland, og der holder man især selvbygger-traditionerne i hævd. Du kan finde flere videofilm på youtube og nyde kørslen på deres eventyrlig flotte anlæg. Der er god inspiration at hente, selv om du bygger et anlæg i anden skala end spor 0 (spor nul). Klubbernes adresser kan du i øvrigt finde på www.DMJU.dk





Der var mulighed for at køre med havebane på museets område.

Indenfor kunne børn prøve at køre med et LGB-tog. En oplevelse der måske vil sætte spor senere i livet?

En god tradition på DTM i Helsingør

Danmarks Tekniske Museum har skabt en ny tradition. Siden 2010 har museet hvert år arrangeret modeljernbanetræf. Det første løb af stablen i samarbejde med Fredensborg MJK, men de var desværre ikke med i år. Klubben forklarer denne abstinering med tidspres, for træffet fandt sted noget tidligere end foregående år. Publikum har sikkert savnet klubens dynamiske anlæg, for hver gang det bliver udstillet, er der 'nye ting og sager' at se. Alligevel var de på en måde til stede med deres historiske mesterværk, der indgår i museets aktuelle udstilling, som kan ses hele året og absolut er et besøg værd. Museumschef Jens Breinegaard har med dette årligt tilbagevendende 'træf' tilført vores hobby en ny dimension, og det siger vi ham tak for. Det er også et arrangement uden at mj-forhandlere, men det savner de nok heller ikke. De har rigeligt at gøre med at besøge alle de messer og markeder, der året rundt arrangeres forskellige steder i landet. Hvis vi trods alt skal komme med en kritisk bemærkning, er det den manglende PR-indsats. Selv var vi næsten gået glip af træffet, idet vi helt tilfældigt hørte om det helt tilfældigt på facebook. Alene hjemmelavede opslag i mj-butikker gør det ikke. Det forklarer også, hvorfor der ikke var flere besøgende. Og træffet var i hvert fald et besøg værd, hvad vores reportage tydeligt viser.



STÆRK ALLIANC

Norsk Modell Jernbane og svenske Jeco slår agenturerne for Norge og Sverige sammen - Jecos produktion flytter over til NMJs faciliteter.



ERHVERV

Af Vido Hribar

Da NMJ-chefen Finn G. Moe besluttede at åbne en afdeling i Åmål, en lille svensk by på den anden side af den norsk-svenske grænse, var det for at gøre livet lettere for sig selv og sine mange kunder i EU. Dermed undgik han alt det papirbæsvær, som følger af, at Norge ikke er med i Unionen. Også portoomkostningerne blev derved billigere, da pakkeposten kunne sendes til EU's indlandstakster. (Hvis vi i Danmark, skulle have noget sendt fra Norge, koster det 180 kr. alene for toldklarering ved modtagelse udover den dyre porto!). Da *banen* for nogen tid siden skrev om åbningen af NMJs filial i

Sverige, strejfede tanken mig, om det næste skridt måske blev et samarbejde med en stærk svensk mj-producent. Da så pludselig nyheden om et samarbejde med det svenske Jeco ved Jan Wallin, som i de sidste mange år har haft en betydelig produktion af svenske modeller, kom, var der for mig at se egentlig ingen overraskelse, men mere en ganske naturlig følge af udviklingen på det skandinaviske modelmarked.

Derfor bliver det nu ganske spændende at følge med i, hvad der så sker, for det ser ud til, at det bliver en del mere end blot et samarbejde om distribution, som det nye selskabs navn Skandinavisk Hobby Distribution AB med adresse Bondegatan 3, S-662 30 Åmål, antyder.

Selskabet bliver lagerførende med Jecos modeller - lokomotiver og vogne, Jeco huse og tilbehør, NMJ Topline - lokomotiver og vogne, NMJ Superline - messingmodeller og NMJ Skyline byggesæt. Af andre importerede modeller vil for danske modelentusiaster især Liliput være interessant, fordi disse

To af Skandinaviens største
modeltogsproducenter går
sammen og
danner
Skandi-
navisk
Hobby-
distri-
bution
i Åmål.

E



ARKIVFOTO: BANEN

Den svenske Jan Wallin, Jeco, (til venstre i billedet) og den norske Finn G. Moe, NMJ, to stærke medspillere på det nordiske modeljernbanemarked viser vejen!

modeller stort set ikke er at finde i danske butikker. Bachmann synes ikke, salget er stort nok til, at de vil have besvær med at levere til danskerne, skønt Liliput i sin 'østrigske' fortid var en af hovedleverandørerne af 'fordanskede' modeller!

Af andre mærker kan nævnes Bachmanns modeller og Bachmann digital, Peco skinnemateriel, Woodland Scenics, Heki, Duha-vognlast, Xuron-værktøj, Shesto-produkter og Kadee-koblinger.

Den store nyhed bliver også, at Jecos modeller bliver tilgængelige i både Sverige og i udlandet. NMJ Europa vil forsyne tyske butikker og i resten af Europa, og det er noget, som forhandlerne har efterspurgt i længere tid. Kort sagt: Det er meningen, at Jeco og NMJ vil slå agenturerne for Norge og Sverige sammen, og til dels også i Danmark og Finland.

En anden bemærkelsesværdig ting er, at Jeco flytter sin modelproduktion til NMJs produktionsfaciliteter. Dermed kan man, som Jan Wallin udtrykker det, øge både kvaliteten og kvantiteten og dermed stå stærkere i konkurrencen fremover. Samarbejdet mellem de to førende skandinaviske modeljernbaneproducenter kan kun ses som en logisk følge af udviklingen på kontinentet. Altså - en stærk alliance!



Jeco har fremstillet en model af det svenske 'flagsskib' X2000, som kom i efteråret.



TYVE TØMTE KASPER KÆLDER FOR TOG

Kasper Bang Jensen har fået sit kælderrum tømt for tog af indbrudstyve. Ingen af modellerne er nye - men de er let genkendelige.



HÆLERVARE!

Tyveriet er sket indenfor en uge, da der var håndværkere i huset og derfor lettere adgang til husets kælder. Kasper, som bor på anden sal, har lejet et kælderlokale i lighed med andre beboere i huset. Han fortæller, at tyvene har efterladt et par sorte sække fyldt med andre af hans ting. De har også sat en anden hængelås

på, idet de åbenbart har tænkt sig at komme tilbage efter mere. Ingen af de stjålne lokomotiver og vogne er som nye. De er alle ændrede og patinerede og derfor let genkendelige.

Kasper, der er medlem MJK 'Stationsbyen', har tidligere været ansat som konsulent hos Hobbytrade og har været med til at udvikle en lang række af firmaets modeller. Han læser på DTH og har også eget lille firma, Dekas, der fremstiller løsele til modeltog.

Han er kendt som en dygtig modelbygger, og derfor undrer det måske heller ikke, at det er derfor, han blev et offer for et gement indbrud, som det af og til sker i vores 'branche'.

For en selv er det uerstattelige værdiser, man mister, når sådan noget sker, for det er som regel mange timer, man

har investeret i arbejdet med modellerne. De stjålne modeller er først og fremmest



Her er nogle af modellerne, som Kasper har patineret og tilført yderligere detaljer. Mange af dem er udstyret med klassiske Fleischmann-koblinger nr. 6509. Personvognene med udslåede harmonikaer har til gengæld Fleissmanns Profi-koblinger.





Her er nogle af Kaspers flotte huse, som blev fjernet af indbrudstyvene.

over billige tilbud i Den blå avis, QXL, DBA, Ebay e.l. Det er selvfølgelig strafbart at købe hælervarer. Kasper håber at få nogle af sine ting tilbage og appellerer derfor til alle om at holde øjnene åbne og melde tilbage, hvis de opdager noget.

Her er listen over de stjålne effekter med deres særlige kendetegn:

Alle vogne har fået påsat trin i loddet messing (på nær Heljan Cc/CB/Av). Alle vogne har fået monteret håndbøjle på pufferplanken og er blevet patineret.

Alle personvogne har påsatte rør på undervognen, harmonikaer er malet, de har fået malet indretning, og tagene er indvendigt malet hvide. Flere af personvognene har også fået gardiner i vinduerne. Alle vogne er med Fleischmann



modeller fra Hobbytrade / F2010 og Heljan, og så et antal modelhuse, som Kasper selv har projekteret og bygget. Forhandlerne har fået en liste over de stjålne effekter, og vi bringer den også som advarsel til læserne, hvis de pludselig skulle falde

6509 koblinger (dog har personvognene med udslåede harmonikaer Fleischmanns Profi-kobling) ligesom hjulene er malet sorte og patinerede.

Alle modellerne er uden original emballage.

De stjålne lokomotiver:

Hobbytrade M1 152 med hæfteringe på en aksel, med påmonterede bøjler, en bogieside, som er patineret, to bogiesider



har fået påsat slanger i messingtråd, har lokpilot med adresse 152.

Hobbytrade D 825 er patineret og har fået blå kabler til lygterne monteret både foran og på tender, har decoder med adresse 826.

Heljans Mo er med påbegyndt rør på undervognen, ekstra dele på overdelen, mangler vinduer og førerrumsindretning, Mashima-motor isat og andre hjul, undervognen er patineret mv., den har Uhlenbrock decoder.

Hobbytrade S 740 er patineret, men mangler bagløberhjul, idet det var adskilt, da det blev stjålet.

Heljan Mx 1039 - antenner afskåret på taget og bøjle til kobling monteret.

Heljan My 1001 - matlakeret dårligt, bøjler monteret.

Togmodellen MH 301 er patineret, uden bøjle, hakker, når den kører..

De stjalne vogne:

2 x Heljan Cp, 2 x Hobbytrade Cm vinrød, 2 x Hobbytrade Cm i teaktræ hjemmemalet, 4 x Hobbytrade CL, vinduer er filet til, så de er kommet længere ud og vognen har fået messingtrin, vinduesprosser er malet sølvfarvet udvendigt.

3 x Hobbytrade EH - en pladepåskrift

sidder midt på døren mod de serieproducerede, der sidder lidt lavere, en vinrød træbeklædt - fjedrepakke gjort kortere i enkelt dørsenden og dele tilføjet på undervognen - mangler trin, da de er blevet tabt under tyveriet, en vinrød liste med styreledningsdåser)

1 x Hobbytrade ECO, 1 x Heljan Av, 4 x Heljan Cc, 1 x Heljan CB, 2 x F2010 CRM (som ny), 1 x F2010 CRML (som ny), 1 x Hobbytrade CLE (lavet af mine prøvestøbninger), hobbytrade Store Q, Lille Q, Ib og HJ (alle med trin og ekstra dimser på undervognen).

3 x Hobbytrade 'sukkervogn' første oplag (alle har fået nye bremseklodser med stænger imellem og er patineret), 2 x Hobbytrade SJ O-vogn, 2 x Hobbytrade Pb (har fået hjemmelavede Isotermos lejer på, er malet grå indvendigt, dog ikke sidedørene)

4 x Hobbytrade IKG / IKT (vognne stammer fra 3-vognsættene)... og der er sikkert også nogle, jeg ikke kan huske, siger Kasper Bang Jensen, der beder jer - som sagt - holde øjnene åbne, og hvis I skulle få tilbudt nogle af det stjalne materiel kontakte sig og ringe på telefon 20 97 41 33.



Der er brugt mange timer på de flotte modeller af bygninger...

MOTORMATERIELLET FRA TYSKE FABRIKKER EFTER 1945



TYSK PÅ DSBs SPOR

Bogen om motormateriellet fra MaK, Jung, Henschel og MAN efter 1945 går grundigt til værks



BØGER

I løbet af 1950'erne begyndte danske baner så småt at indkøbe motormateriel fra tyske fabrikker. Her behandles motormateriellet fra MaK, Jung, Henschel og MAN.

Maschinenbau Kiel AG (MaK) byggede en række dieselhydrauliske lokomotiver til danske privatbaner i 1950'erne. De blev med deres kobbelstangsdrev et karakteristisk indslag på et mindre antal privatbaner. I løbet af 1950'erne begyndte nedlæggelserne af privatbaner imidlertid at tage fart, så supplement og fornyelse af det eksisterende materiel hos de overlevende baner kunne i høj grad ske ved brugtkøb fra nedlagte baner. De mest levedygtige privatbaner havde dog behov

for mere moderne persontogsmateriel, og et første bud på dette var de motortog fra MaK som Odsherredsbanen modtog i 1961. Togene viste sig imidlertid snart som de mindst vellykkede af anskaffelserne fra Vesttyskland.

Langt senere kom MaK, der var overgået til Siemens og senere Vossloh, på banen igen med MK-rangerlokomotiverne til DSB. I bogen fortælles også om MK'ernes mislykkede, belgiskbyggede forgænger litra MJ.

Arnold Jung Lokomotivfabrik GmbH, Jungenthal, der var langt den mindste af de behandlede fabrikker, byggede - bortset fra et par rangertraktorer (som behandles i et senere bind) - kun to diesellokomotiver til danske privatbaner.

Henschel i Kassel leverede i 1957-58 DSBs første tre dieselhydrauliske rangerlokomotiver litra MH og i 1977 tre nye dieselhydrauliske bogielokomotiver til privatbanerne. At der netop omkring denne lille ordre blev en masse politisk ballade, vidner om at nogle politikere

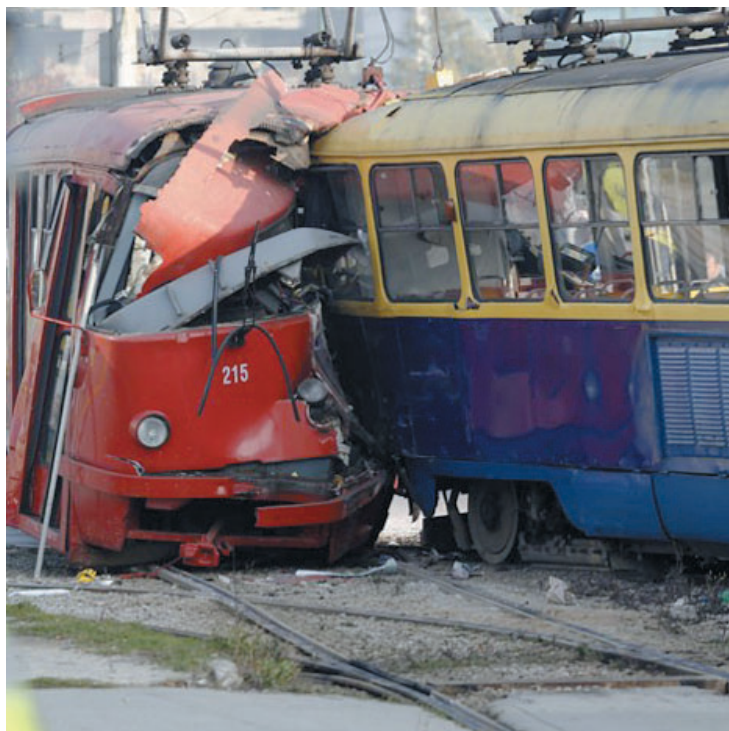
stadig troede at Frichs stod til at redde.

Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG (MAN) havde stået for udformningen af DB's TEE-tog, som dannede forbillede for DSB's MA-lyntog der leveredes 1963-66. Med dem fik tyskbygget, dieselhydraulisk materiel sit gennembrud i fjerntrafikken her i landet, og togene var helt frem til 1990 DSBs flagskib i persontrafikken, senest i form af 'Sølvpilen'.

Dette 8. bind af MotorMateriel serien behandler således lokomotiver, lyntog og store motorvogne bygget af tyske fabrikker siden 1945, men ikke letbyggede motortog fra Wagonfabrik Uerdingen (privatbanernes Y-tog og DSB's MR-tog, som er behandlet i MM 4). Nyere, letbyggede togsæt vil blive skildret i et senere bind.

Som sædvanligt i MotorMateriel-bogserien beskriver køretøjerne i teknologisk-historisk sammenhæng. Alle typer er gengivet med talrige billeder og præcise HO (1:87) tegninger.

MotorMateriel 8 - Motormateriel fra tyske fabrikker efter 1945 Af John Poulsen, 128 sider liggende A4, stift bind. Ca. 300 ill. i s/h og farve, ca. 25 HO-tegninger. Forlaget bane bøger, ISBN 97887-91434-37-2, udkommer 15. november 2013. Vejledende pris kr. 395,- Fås gennem boghandelen eller hos Jernbanebøger, tlf. 33 93 20 02, www.jernbaneklub.dk/jernbog.htm



at skifte SPOR

Med et sporskifte skifter man spor, Derfor hedder anordningen også et sporskifte og ikke skiftespor, som det så ofte bliver forvekslet. Når et sporskifte går i stykker eller skifter utilsigtet, så går det galt.

Den 1. november 2013 gik det galt i Sarajevo, Bosnien og Hercegovinas hovedstad, da to sporvogne tørnede sammen og 50 mennesker blev kvæstet mere eller mindre alvorligt, hvoraf 28 blev indlagt med brækkede knogler og såret af glasskår.

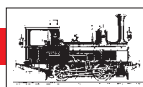
Det er åbenbart ikke første gang, dette selvsamme sporskifte har voldt besvær. Det skifter automatisk efter en bestemt procedure, idet vognstyrreren ændrer hastigheden, og sporskiftet skifter stilling. I det aktuelle tilfælde gjorde automatikken sig selvstændig, og motorvognen endte i det modsatte spor, netop som det passeredes af en modkørende sporvogn. Det var tredje gang på tre år, automatikken gjorde sig



udtilbens, men det var første gang, at begivenheden fik så tragiske følger.

Fra Tyskland fik vi et andet billede på Facebook. Heldigvis blev fejlen i sporskiftet opdaget i tide, og der skete ikke noget uheld. Man kan nemt forestille sig, hvad der kunne være sket, hvis toget havde kørt hurtigere, og lokomotivføreren ikke havde holdt øje med togvejen. Man husker stadigvæk ICE-ulykken i Eschede ved Hannover, hvor det superhurtige tog med 200 km/t løb af sporet, og flere vogne blev knust mod en vejbro. Broen brød også sammen som følge af de voldsomme kræfter, der blev udløst ved påkørslen. Det var dog ikke en sporskitefejl, som var årsagen, men utilstrækkelig vedligeholdelse i forbindelse med et defekt hjulsæt. 101 mennesker mistede livet den 3. juni 1998, da ulykken skete.

Der kommer også mere muntre billeder, som af et ungarsk el-lokomotiv, der blev rangeret af en almindelig traktor på små jernbanejuler.



Min FACEBOOK

Dagligt dukker diverse billeder og småhistorier op på *banens* facebook. Så hurtigt de kommer, så hurtigt forsvinder de igen. Jeg vil gerne dele dem med læserne bare en smule længere. Derfor denne rubrik...

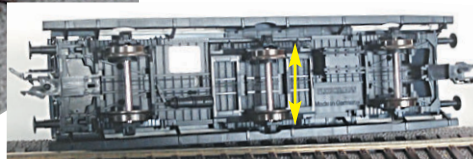




DET HULLE GRÅ



Tre-akslet vogn - modellens midterste aksel er bevægelig i begge sider for bedre køreegenskaber ved kurvekørsel.

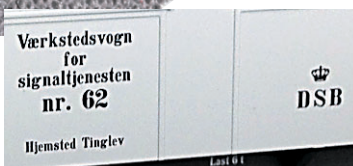


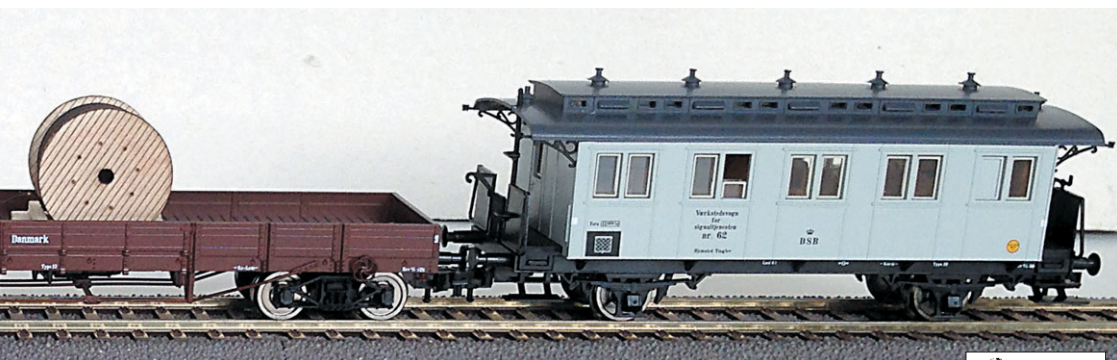
Fleischmann er kommet med et 'lokalt' togsæt på tre vogne - et arbejdstog fra DSB signaltjeneste stationeret i Sønderjylland - værkstedsvogn nr. 62 fra Tinglev og nr. 63 med hjemsted i Sønderborg. Passende til de grå værkstedsvogne har Fleischmann udsendt en DSB litra Tgc nr. 8957 - en fladvogn læsset med en kabeltromle. DSB litra Tg var bygget hos Scandia i 1927 og omlitreret i 1941 til Tgc. De gråmalede værkstedsvogne stammer fra et tysk værkstedstog, tyskerne efterlod i Danmark ved slut-



Oprindeligt tilhørte personvognen Deutsche Reichsbahn.

Vognens hjemsted er i Tinglev.





TOG

ningen af anden verdenskrig. Det henstod på centralværkstedet i Aarhus og blev i januar 1946 bl.a. beskrevet som personvogn Breslau 757519 og rejsegods-vogn Breslau 730004. Vognene blev betragtet som allieret krigsbytte og i et brev fra april 1946 blev der gjort opmærksom på, at DSB havde brugt ret over toget, men ikke måtte foretage ændringer ved det.



PÅ BUTIKKIK



MODELTOFOTOS: VIDO HRIBAR

Værkstedsvogn for
signaltjenesten
Sønderborg
nr. 63

DSB

Værksteds
vogn med
krone

Gammel tysk rejsegodsvogn ombygget til DSB værkstedsvogn efter den tyske kapitulation.

Enden blev dog en anden og vognene endte i Tinglev og Sønderborg, senere Aalborg.



DSB litra Tec med amerikanske bogier. En tysk model med danske litreringer.

Modellbau Schleswig-Holstein

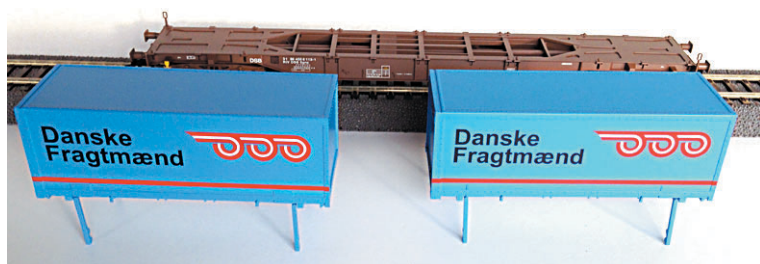
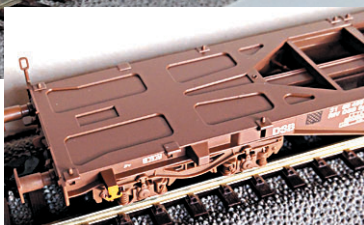
Neumünster ved Kiel
Holstenhallen 1-4
1.+2. marts 2014

Modelbaneanlæg fra Frankrig, Danmark, England, Skotland, Norge, Luxembourg, Holland, Belgien og Tyskland - nordens største salgsmarked

Entré 10,00 Euro
RABATKUPON
værdi 3,00 Euro



Sgns MED NYT VEKSELLAD



Det er dejligt, at også Fleischmann tænker på Danmark. Selvom tyske litra Sgns-vogn med to veksellad fra Danske Fragtmænd ikke er den egentlige nyhed, er de et kærkomment supplement til den flåde af godsvogne, der ses i de moderne heltog, som dagligt ruller tværs gennem

Danmark. Den er malet i den epokerigtige DSB brune farve og med alskens små påskrifter og diverse detaljer. Det bedste ved det hele er, at man ikke skal nørkle med smådele. Selv fægekroge er der, selvom der (næsten) ikke længere er flere færges til dem.



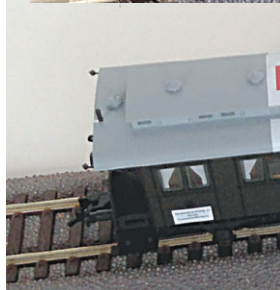
Tysk Sgns-vogn med danske litreringer. Danske Fragtmænd er solgt til norske Bring.



SME

Smertens tog - fordi kun de hårdt sårede, kom ud at køre med det og - håbets, fordi man som soldat så muligvis overlevede og foreløbig blev fri for krigens gru.

Selvom tre-vogns-sættet hører til en krig, der udkæmpedes for knapt 100 år siden, vækker billederne hos mig erindringer om den anden verdenskrig, jeg oplevede i mine første barndomsår. Et lazaret i et stort telt, rejst ved vejen i et hårnålesving og blodige forbindelser i en affaldstønde uden for teltet. Teltet var tysk ligesom de sårede, der lå i det.





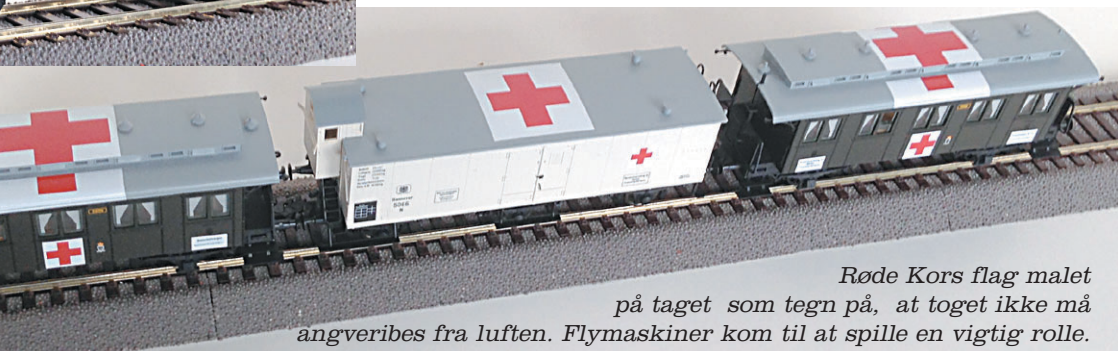
RTENS OG HÅBETS TOG

Togsættet, der består af tre vogne, er det fjerde, som Fleischmann har fremstillet med revisionsdato fra krigsåret 1915. Det er nogle preussiske standardvogne ombygget til formålet - to passagervogne, den ene en mandskabvogn, den anden til de sårede og en 3-akslet kølevogn - en såkaldt *wärmeschutz* specialvogn med lukket bremsehus. A propos: Er der nogen, der endnu kan huske, hvorfor første verdenskrig egent-

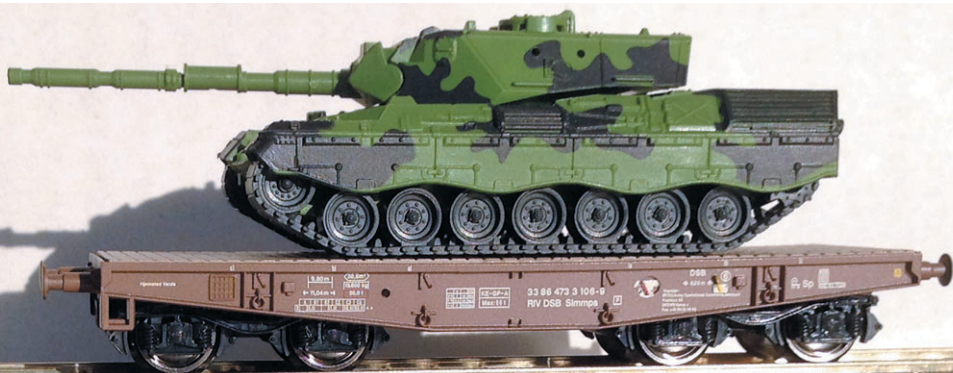


Et flot sæt fremstillet af nogle forme, der har ligget på fabrikkens lager i mange år. Et sæt for samlere i den kendte Fleischmann-kvalitet!

lig blev udkæmpet? Anledningen var mordet på den østrigske tronfølger og hans gravide kone i Sarajevo begået af en serbisk terrorist. Årsagen var egentlig det politiske tomrum, der opstod efter, at et svækket Tyrkiet tabte det sidste stykke land på Balkan. De europæiske stormagter og kongehuse, der i øvrigt var i familie med hinanden, kom op at slås om magt og indflydelse. De regnede med, at det hele var hurtigt overstået. De tog gruelig fejl - krigen varede fire år. De tabte allesammen, og millioner døde for ingenting. Og kimen til den næste storkrig blev lagt.



Røde Kors flag malet på taget som tegn på, at toget ikke må angveribes fra luften. Flymaskiner kom til at spille en vigtig rolle.



FARLIGE LEO

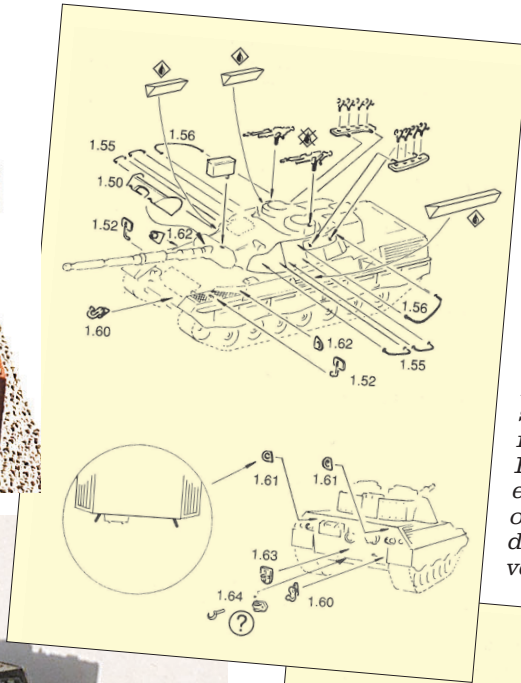
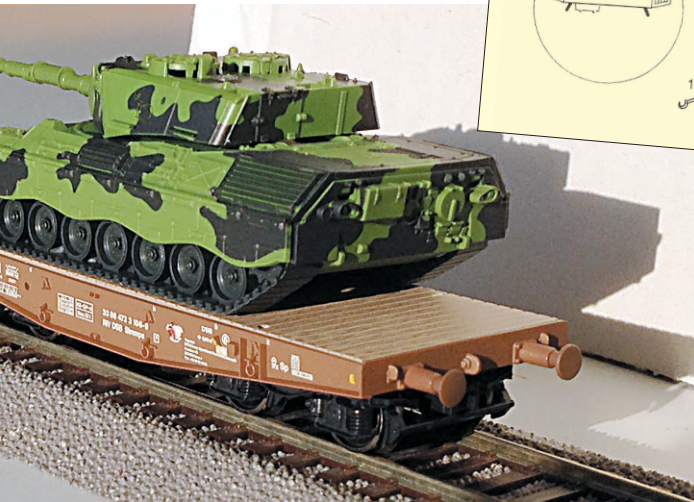
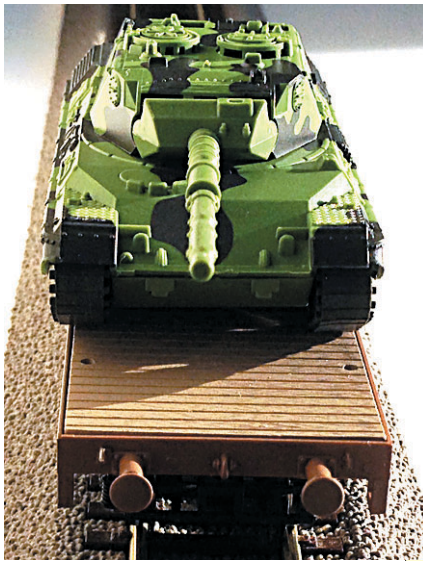
Roco har i mange år fremstillet *mini-tanks*, herunder den tyske 'Leopard', som også det danske militær er udstyret med. Den er sat ombord i et DSB litra Simmps og hardermed fundet vejen til danske modeljernbaneanlæg. Det er en kun 124 mm lang og meget kompaktvirkende fireakslet vogn, der vejer 70 g. Som det fremgår af vores billeder, er vognen malet i den epokerigtige brune farve med mange fine og tydelige påskrifter på siderne. Det hele passer fint sammen med et 2-vognsæt, som Roco har udsendt for nogen tid siden med fire pansrede mandskabsvogne på de to litra Ks-vogne, malet i den traditionelle rødbrune farve.

Jeg har fotograferet vognen med kampvognen ombord i den fireakslede vogn, som den er taget ud af æsken. Der mangler en hel del 'pynt', som er vedlagt i små plasticposer - smådele, der skal limes på. Det er et sæt som skabt til de mørke efterårsaftener. Først er der dekaleringer til kampvognen, som det nok vil tage nogen tid at få anbragt rundt omkring,

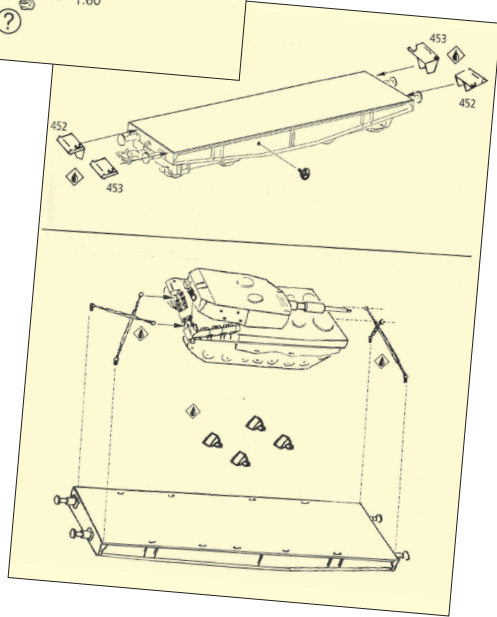
og siden kommer der smådelene. Kampvognen skal derefter sikres med kæder (af plastic), ligesom vognen skal have nogle pufferbeskyttere til brug ved 'ombordkørsel', og nogle stopklodser til larvefødderne som ekstrasikring under togtransporten. 'Leoparden' er en elegant dræbermaskine, når man ser den drøne i øvelsesterræn. Vi har i TV set beretning om danske soldaters beundringværdige kampindsats i Bosnien, da de blev forsøgt sat ud af spillet af serberne. Det var de sidststnevnte, som trak den korteste strå og de har siden ladet danske kampvogne være i fred!

Kampvogne kan være utrolig effektive i det rigtige terræn og med den rigtige taktik, men de er ikke usårlige. Således huskes Trpinjska Cesta - en af indfaldsvejene til den kroatisk by Vukovar, som blev de serbiske panservognes kirkegård. Det tog tre måneder for den jugoslaviske hær at indtage byen, som blev 90





Det kræver gode øjne og sikker hånd, når man skal udstyre Rocos 'mini-tank'-vogn med de mange smådele. Heldigvis er der også en detaljeret vejledning.



pct. jævnet med jorden. Krigen er barske sager - på youtube findes der adskillige amatørvideooptagelser (under *Vukovar Trpinjska cesta*). Og det er ingen fornøjelse, som det er at lege med modeltog! Larvefødterne på Rocos 'farlige Leo' er ubevægelige og kun til pynt.

Nedenfor:
Decaler, som den danske 'Leopard' kampvogn kan pyntes med .

30 panservogne sat ud af spillet alene på *Trpinjska Cesta* i Vukovar. Mellem 2900 og 3600 blev dræbt i slaget om Vukovar i 1991, som den serbiske hær angreb med 30.000 mand.

Der er mange smådele i 'godteposen' til de mørke vinteraftener.

Dänische Armee															Danish Army		Danske Forsvar	
03 03 05 05 12 12 12 12 24															47 47 47 50 50 60 65			
1	1	1	2	2	2	3	3	2	6	7	7	9	9	9	0	0	0	0
1	1	1	2	2	2	3	3	2	6	7	7	9	9	9	0	0	0	0
1	1	1	2	2	2	3	3	2	6	7	7	9	9	9	0	0	0	0
1	1	1	2	2	2	3	3	2	6	7	7	9	9	9	0	0	0	0
1	1	1	2	2	2	3	3	2	6	7	7	8	8	8	9	9	0	0



'GULDKALVEN' - ENDELIG VIRKELIGHED

Topline-modellen af NSB El11.b kommer som en juleoverraskelse fra NMJ



NSB El11b

Julemandens gavesæk er fyldt med godter! Det har Norsk Modell Jernbane sørget for i år. Om gaverne bliver ligelig fordelt, og hvem der kommer til at danse om 'Guldkalven', som NSB litra El11b.2145 hedder blandt jernbaneentusiaster i Norge på grund striben og litreningen i guldfarve, svæver hen i det uvisse, for Topline ligger i top i både pris og kvalitet! Og så kommer modellen i



CargoNets CD66





NSB G2

Og så er der godsvogne i Topline serie. De er alle håndlavede og i messing, og som det fremgår af vores billeder, er de også 'topdetaljerede'. Det er det absolut sidste oplag af de meget populære G2, G3 og Gf3-vogne, og de er alle med forskellige numre. Det må være årets julegave til manden, der har alt!



NSB G3

begrænset oplag. Det er også den eneste udgave med vinduer uden gitter, som skal beskytte mod istapper og andre vinterlige unoder.

Heller ikke CargoNets CD66 diesellokomotiv kommer til at sole sig for længe på NMJs hylder. Modellen er fremstillet af ESU for NMJ og snart udsolgt.



NSB Gf3



NMJ har efter 30 år i Strømmen uden for Oslo fået en afdeling i Oslo Sentrum, hvor man sammen med Smallsizetårn råder over 750 kvadrater. Her finder man modeljernbaner og tilbehør i lange baner sammen med andet teknisk hobby som biler, både, fly og helikoptere.



NORSK KULDE

Roco står bag produktionen af den norske kølevogn, NSB litra H nr. 36055. Det er den samme vogntype, som vi allerede har vist som Deutsche Reichsbahn i et 3-vognssæt tidligere på året. Forskellen er i påskrifter og de norske karakteristika i den forbindelse. På billedet mangler håndbøjler, som skal pålimes i hjørnerne over trin til brug for rangerpersonale.



SVENSK KÆMPE

Svenskerne har så vidt vides Europas længste dobbeltlokomotiv, der i målestok 1:87 måler 525 millimeter. Det er LKABs - som står for Luossavaara-Kiirunavaara AktieBolg - moderne IORE el-lokomotiv, som er fremstillet som model fra Roco. Det er efterhånden en del år siden, modellen af IORE er fremstillet første gang, og den har været en overraskende stor salgssucces. Overraskende, fordi forbilledet kører på Narvik-Kiruna malmbanen, og selv i model kræver den god plads på et mi-



TIL MESSE VED BODEN- SØEN



ARKIVFOTO: V. HOLSTEIN

Man skal ikke være bange for at tænke stort. Det var min første tanke, da jeg hørte om EpokeModellers Per Møller Nielsens rejse til Friedrichshafen.

For Friedrichshafen ligger ved Bodensøen, og det er så langt sydpå i Tyskland, som man kan komme.

- Det er ikke første gang, vi har været til en salgsmesse i Tyskland, siger Per Møller Nielsen og nævner Göppingen, Köln, Leipzig, Sinsheim



Ølkasser fra
Wiibroe og en Bedford
lastbil fra det samme
bryggeri...

- en række messebyer med store modeludstillinger.

Til den netop afholdte 'Faszination Modellbau' i Friedrichshafen kom der 50.000 besøgende, hvoraf de 30 pct. var fra Italien, Østrig og

EpokeModeller
Verden i model
www.epokemodeller.dk

Per
Møller
Nielsen



Milesten er
en fr7 -



står bl.a. i Hedehusene.

Schweiz. Det er nogle helt andre størrelsesforhold end herhjemme. - Det danske marked er simpelthen for lille til, at man kan få det til at løbe rundt! - konstaterer

Endnu en af
EpokeModellers nyheder.





Den største skibsmodel på udstillingen kom fra Schweiz. Det var de 3850 mm lange og 500 mm brede model af et amerikansk Liberty-fragtskib fra anden verdenskrig. Den vejer 250 kg, så den skulle transporteres til et bassin i hal 6 ved hjælp af en gaffeltruck.

Per Møller Nielsen. - I dette enorme tilbud af modeltog, skibe, flyvemaskiner, biler og huse, spørger man sig selv, hvor stor interesse kan der så være for danske modeller.

- Det er netop det, der gør danske modeller interessante. De skiller sig ud fra de tyske modeller, der bliver lavet de samme igen og igen. Vi kommer med et tilpasset assortiment f.eks. af skinnebuser, danske biler, og der kan altid være plads til VW-rugbrød...

Alene inden for modelbaneområdet var der over 100 udstillere. Her var Märklin for første gang sammen med Faller om en workshop, hvor den unge generation kunne prøve kræfter med at bygge, klippe og

klistre. Producenterne er gået sammen for at øge interessen for modeltog, og Märklin har sågar fremstillet et særligt legetøjstog til de helt små - de skal have det ind med modernælken!



EpokeModellers hestevogne er ud af en serie på fire - to flade og to med kasse fra hhv. Carlsberg og Tuborg. De er fremstillet fortrinsvis af hvidmetal men også i resin. Det er altid et malerisk indslag i gadebilledet på et modelbaneanlæg. Også internationalt kan det gøre sig gældende, fordi både Carlsberg og Tuborg er verdenskendt.



Kartonbyggesæt - en lade og en stald fra Lolland-Falster.

Endnu en nyhed fra EpokeModeller - afbildet på en prøveopstilling. Derfor er litreringen heller ikke helt korrekt. DSB-vognen litra E er læsset med brint-flasker fra Hede Nielsen A/S i Horsens.



Midt i hal 5 havde man et kunstigt landskab, hvor man kunne afprøve de forskellige radiostyrede køretøjer. Det var næsten ikke til at komme til, så mange trængtes omkring det indhegnede område. Sådan var det næsten overalt, de tre dage arrangementet varede. Familiebillet kostede 30 euro og børn op til otte år havde gratis adgang! V.H.





Björn Sjöström og Jan Österberg



PÅ SPORET AF ET VEN- SKAB

FOTOS: NICKLAS SAHLBOM



Første gang, jeg mødte Björn Sjöström og Jan Österberg, kunne jeg straks se, at det var to ældre herrer, som virkelig gerne ville vise deres modeljernbaneanlæg frem og samtidig møde mennesker, der havde den samme interesse som de selv. Björn og Jan har altid taget imod os med åbne arme.



EFTERMÆLE

Af Nicklas Sahlbom

Jeg skriver os, fordi de fleste på vor arbejdsplads var meget interesserede i både store og små tog. Vi var altid velkomne til at køre på deres anlæg, SÖJ - Sjöström-Österbergs Järnväg. Eftersom Björn og Jan var pensionister,

Sjöström Österbergs Järnväg i Göteborg - et livsværk, der beklageligvis er endt i en affaldscontainer, mens materiellet blev solgt på auktion i Sydsverige..



Bjørn og Jan åbnede gerne deres døre for jernbaneentusiaster og viste deres anlæg frem. De var ikke slaver af systemer og epoker. Man kunne tage sine tog med og prøvekøre dem på deres anlæg.

stillede de altid op for os, hvadenten det var, når vi fik fri fra arbejde eller i weekenderne. Björn boede nærmest kælder-rummet, hvor SÖJ havde hjemme, og derfor var det også oftest ham, der var med, når vi skulle køre. Efterhånden

50 – Opdatering U/51-2013

blev det også aktuelt at prøvekøre vores egne tog på SÖJs anlæg, så vi begyndte at tage eget materiel med, både lokomotiver og vogne, som vi så kunne køre med. Det var både gamle og nye modeller, som vi prøvekørte, mens vi kommenterede alt



Björn Sjöström ved styrepulten. Han boede nærmest kælderlokalerne, så det var oftest ham, der lukkede os ind,

fra forpakning til køreegenskaber og givetvis også de forskellige producenters tekniske løsninger.

På SÖJs modelbane kunne man køre med jævnstrømsmodeller og Märklins let modificerede, analogt og digitalt, så her var der ingen slagsmål om, hvilket system var bedst - det vigtigste ved SÖJ var fællesska-



En brandstation skulle man også have på anlægget for det tilfælde, at det værste skulle ske...

bet og at have det sjovt sammen og at køre med modeltog. Måske var det ikke så meget med kørsel på en aften, hvor vi valgte nogle sæt at køre med, som det var med hygge. Det blev man også lidt tørstig af, og der blev lavet kaffe, og sat vand over til teen, der blev serveret bolle og engang imellem et stykke tærte. Björn og Jan havde meget at fortælle om deres ture landet rundt, dengang de byggede SÖJ og anskaffede diverse lokomotiver og vogne og biler på messer og i diverse hobbyforretninger. Selv var de også meget aktive fotografer og rejste ud i Europa og i USA...

Under kørslen på SÖJs anlæg skete det af og til, at togene afsporede. Björn havde altid en forklaring på, hvad der skete og hvorfor. Han var altid hurtig med at sige 'jeg ved, hvad der er galt', skønt afsporinger skete på en helt anden side af anlægget, end den, hvor han sad.

Både Björn og Jan klagede ved flere lejligheder over, at selvom bekendtskabet med os var meget hyggeligt, var det også dyrt. Og det var, mente de, fordi vi introducerede digitalteknikken på SÖJ. Nej, de var ikke kedede af det, og de tog digitalteknikken til sig og kunne sagtens se fordelene ved den. Men denne teknik var i forhold til analog teknik lidt mere kompliceret. Engang imellem mumlede Björn, at det analoge alligevel var bedst.

Det var sådan, at Björn

FOTOS: NICKLAS SAHLBOM





var 'baneværket', han byggede og vedligeholdt sporet, lokomotiver og vogne, mens Jan stod for landskaber og bygninger. Jan var den, der ikke var særlig snakkesalig, men bare gerne ville være med og så holde øje med sporskifterne, når vi kørte.

Björn fortalte om et besøg: 'Jo, der var

en mand, der ringede og spurgte, om han måtte komme og se SÖJ-anlægget. Han kom og kiggede en tid, mens togene kørte, og så sagde han, at 'man ikke kunne køre med sådan en blandet trafik'. Jo, det kunne man, for det gjorde vi, blev der svaret. Manden har man ikke set siden, og det var nok meget godt.





På SÖJ kørte vi, som vi havde lyst. Bare vi havde det hyggeligt! Sådan var Björn og Jan. Man mødtes for at få det hyggeligt omkring en fælles hobby. Begge havde en herlig måde at være på - de var til for os andre.

I dag findes SÖJ-anlægget ikke mere. Kun i vores erindring og på billeder. Björn og Jan havde et stort hjerte for deres venner og deres modeljernbaneanlæg. Desværre var deres hjerter i mindre god fysisk form. Björn fik en slem forkølelse, som endte med en lungebetændelse, og en dag i april 2010 sov han stille ind for sidste gang. Snart





Mange vil sikkert genkende bygningerne på anlægget. De var af tysk herkomst - byggesæt udsendt i løbet af de sidste 30-40 år.



derefter fik vi en forespørgsel fra Jan, om vi kunne være med til at betale lejen af kælderlokalet i Hissingen i Göteborg, hvor SÖJ havde hjemsted i adskillige år. Vi var efterhånden elleve 'medlemmer', og det ville vi gerne hjælpe Jan med.

Vi fortsatte med at passe anlægget og kørslen på SÖJ. Som sædvanlig fortsatte vores snak om vores hobby, og tit mindedes vi Björn, og hvad han havde betydet for os. Vi mindedes alle de gode timer, vi havde i selskab med Björn, vi savnede



Jan Linke, Jan Österberg, Hans Lindgren, ukendt gæst, Petros Petkakakis og Björn Sjöström fotograferet under en køreaften i klubben.

hans gode humør og hans kommentarer om alt muligt. Det store spørgsmål var dog, hvad der skulle ske med SÖJ. Jan ville, at vi skulle fortsætte som sædvanligt, og det gjorde vi så.

I begyndelsen af 2011 blev Jan imidlertid ramt af en blodprop, og det så ikke så

godt ud. Han kom dog tilbage, men det var ikke godt med hans bevægeapparat og hans taleevner. Vi planlagde flere køreaftener, hvor Jan skulle være med. Desværre vendte Jan denne gang ikke tilbage, men passerede sit sidste sporskifte i midten af december.





Hans samleverske og nogle af os havde et møde om SÖJ, hvor vi forklarede, at vi på en eller anden måde gerne ville lade SÖJ leve videre som Björn og Jans livsværk. Vi har meget nøje forklaret, at vi gerne ville lade hende bestemme i

Modelbaneanlægget var stort, og der var snart ikke mere plads til flere detaljer og scener fra dagliglivet. Der blev lagt mange arbejdstimer i 'livsværket'.





ro og mag, hvor-
dan hun ville have
det. Til sin hjælp
havde hun sin søn
og datterens mand
med til mødet.

Desværre blev
SÖJ afviklet ved, at
hele anlægget blev
smidt ud i en
affaldscontainer.
Lokomotiver,
vogne, biler og
nogle bygninger
blev dog skånet,
idet en del af sam-
lingen blev solgt
på en auktion i
Sydsverige. Vi



*Petrokemisk værk,
altså et raffinaderi
,blev der også
plads til, og der
var også livlig tra-
fik på både vej og
bane,*





havde ikke fået nogen chancer for at redde SÖJ. Afviklingen skete uden vores viden. Ad omveje fik vi at vide, at lokalet skulle tømmes og rengøres.

Mindet om Björn Sjöström, Jan Österberg og deres livsværk SÖJ fortsætter med at leve videre i os, som er taknemmelige over at have kendt dem.

NICKLAS
SAHLBOM

Der var plads til både to- og tre-skinne drift på anlægget.

